Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1690

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Staatssecretaris van Financiën over *de huisvuilinzameling in de binnenvaart* (ingezonden 26 februari 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Staatssecretaris van Financiën (ontvangen 24 maart 2015)

Vraag 1
Hoeveel abonnementen voor het huisafval zijn er inmiddels afgesloten in de binnenvaart? Bent u tevreden met dit aantal?

Antwoord 1
Er zijn (per 5 maart 2015) 397 abonnementen uitgegeven voor huisafval, en daarbij nog 37 abonnementen alleen voor Klein Gevaarlijk Afval (KGA).
In het Algemeen Overleg Scheepvaart op 10 juni 2014 heb ik u toegezegd het systeem na 2 jaar te evalueren, om het de kans te geven te stabiliseren.

Vraag 2
Wat is de reden dat het aantal afvalcontainers voor de binnenvaart sinds de invoering van het abonnement drastisch is afgenomen?

Antwoord 2
Zoals ik reeds heb aangegeven in mijn brief aan uw Kamer d.d. 19 mei 2014 (Tweede Kamer 31 409, nr. 60) heeft Rijkswaterstaat bij het vaststellen van het inzamelnetwerk – in overleg met de binnenvaartbrancheorganisaties – een afweging gemaakt tussen enerzijds de kosten en anderzijds de wens tot een voldoende dekkend netwerk. De afvalcontainers zijn per 1 juli 2014 beter verdeeld over Nederland en het aantal containers is uitgebreid van initieel 25 tot 35.
Het inzamelen en verwerken van afval is helaas een dure aangelegenheid. Een uitgebreider inzamelnetwerk zou een hoger tarief voor het abonnement betekenen.

Vraag 3
Wat is de reden dat in sluizen niet bij elke kolk alle containers beschikbaar zijn om het vuil gescheiden aan te bieden?

ah-tk-20142015-1690
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Antwoord 3
Ook hiervoor geldt dat een afweging is gemaakt tussen enerzijds de kosten en anderzijds de wens tot een voldoende dekkend netwerk. In samenspraak met de binnenvaartbrancheorganisaties is ervoor gekozen om op 10 locaties gescheiden inzameling mogelijk te maken, om de abonnementskosten binnen de perken te houden.

Vraag 4
Vindt u het normaal dat een schipper nu de halve sluis door moet lopen en steile trappen moet beklimmen om met een vuilniszak de afvalcontainer te bereiken? Vindt u de geboden service in verhouding staan met de kosten voor het huisafval?

Antwoord 4
Ook vóór de instelling van het vrijwillig abonnement stonden er containers op sluizen. De situatie is wat betreft de plaatsing van de containers niet anders dan voorheen. Destijds is nooit gebleken dat de beschreven situatie als problematisch werd gezien.
Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) heeft recent in opdracht van RWS aan de huidige abonnementhouders de vraag gesteld of zij wijzigingen wensen in het netwerk. Daarbij kunnen zij ook aangeven of containers op een onhandige of slecht bereikbare plek staan, dit kan dan eventueel gewijzigd worden.
Nog recentelijk is op verzoek van de binnenvaartbrancheorganisaties een onderzoek uitgevoerd door de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Daaruit is gebleken dat de kosten van inzameling van afval van de binnenvaart in Nederland liggen op een vergelijkbaar niveau met de gemiddelde gemeentelijke afvalstoffenheffing en dat het onwaarschijnlijk is dat gemeenten de inzameling van scheepsafvalstoffen structureel tegen significant lagere kosten kunnen uitvoeren.

Vraag 5
Klopt het dat men in België maatregelen gaat nemen om te voorkomen dat Nederlandse schippers massaal hun huisvuil daar aanbieden? Zo ja, wat vindt u hiervan?

Antwoord 5
Mij is niet bekend dat België maatregelen neemt tegen het aanbieden van overig bedrijfsafval specifiek door Nederlandse schippers.
Wel is op een aantal plekken in België een toename te merken in de afgifte van huisvuil.
Dat is voor de België reden om te onderzoeken op welke wijze een adequate service kan worden blijven geleverd waarbij men het principe «de vervuiler betaalt» hanteert, zoals dat in het CDNI Verdrag is afgesproken.

Vraag 6
Zijn er bij Rijkswaterstaat klachten bekend van binnenvaartschippers over de huisvuilinzameling? Zo ja, om wat voor klachten gaat het, om hoeveel klachten gaat het en wat is er met deze klachten gedaan?

Antwoord 6
Bij de informatielijn van Rijkswaterstaat zijn rond de invoering van het abonnementensysteem (1 november 2013) en rond de aanpassing van het systeem en het netwerk (1 juli 2014) een aantal vragen en klachten binnengekomen. Sinds het najaar van 2014 komen er vrijwel geen meldingen meer binnen.
In de periode van 1 november 2013 tot 1 maart 2015 zijn er in totaal circa 40 informatieverzoeken binnengekomen. Deze vragen gingen met name over de locaties van de inzamelpunten. Ook waren er enkele vragen over de achtergrond van het nieuwe beleid. Aan de vraagstellers is de gevraagde informatie gegeven.
Daarnaast zijn er circa 55 klachten binnengekomen, voor het overgrote deel in het eerste half jaar na de invoering per 1 november 2013. De klachten gingen met name over het verminderen van het aantal inzamelpunten. Ook gaf men soms aan niet te willen betalen voor de inzameling van afval. Aan deze

melders is de achtergrond van de maatregelen en de vrijblijvendheid van het afnemen van een abonnement uitgelegd.

Vraag 7
Klopt het dat wanneer een binnenvaartschipper een klacht heeft over het al dan niet naleven van het Scheepafvalstoffenverdrag (CDNI), hij deze alleen bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) kan indienen?

Antwoord 7
Nee, dat klopt niet. De CCR is niet verantwoordelijk voor het afvalstoffenverdrag. Het CDNI (Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des Déchets survenant en Navigation rhénane et Intérieure) is een apart verdrag van 6 landen, te weten België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Zwitserland en Nederland. Het CDNI wordt bestuurd door de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP).
Een klacht over de implementatie van het afvalstoffenverdrag moet bij de CVP worden ingediend. Het CDNI kent echter geen individueel klachtrecht. Om die reden worden klachten terugverwezen naar de lidstaten. Ik vind dit ongewenst, en ben dan ook bereid de instelling van een individueel klachtrecht in de CVP te agenderen.

Vraag 8
Kunt u aangeven waarom de CCR een eerdere klacht van de Algemene Schippers Vereniging (ASV) in dit kader niet ontvankelijk heeft verklaard?[1]

Antwoord 8
Zie het antwoord op vraag 7.

Vraag 9
Bent u ervan op de hoogte dat veel binnenvaartondernemers met hun gezin niet alleen op het binnenvaartschip verblijven, maar ook thuis?

Antwoord 9
Ja, daar ben ik van op de hoogte.

Vraag 10
Klopt het dat deze gezinnen zowel moeten betalen voor huisvuilinzameling in hun gemeente als op het schip middels het huisvuilabonnement?

Antwoord 10
Ieder huishouden in Nederland betaalt afvalstoffenheffing in de gemeente waarin men woont. Eigenaren van een tweede huis betalen daarnaast ook in de gemeente waarin dat tweede huis staat. Ondernemers betalen reinigingsrechten voor het zakelijke adres.
Voor de inzameling van overig scheepsbedrijfsafval (waaronder huisvuil) vanaf het schip kan een vrijwillig huisvuilabonnement afgesloten worden. Men kan er echter ook voor kiezen zijn huisvuil op een andere wijze af te voeren en ervoor te betalen via haven- of liggelden. Het afsluiten van een abonnement om langs de Rijksvaarwegen afval te kunnen afgeven, is niet verplicht. Het is een aanvullende dienst, die voorheen gratis was maar waarvoor men nu moet betalen.

Vraag 11
Deelt u de mening dat een binnenvaartfamilie niet significant meer huisvuil produceert dan een gemiddeld gezin? Zo ja, waarom moet er dan dubbel belasting betaald worden?

Antwoord 11
Ik heb geen reden om aan te nemen dat een binnenvaartfamilie meer huisvuil produceert dan een gemiddeld gezin. Het gaat hier echter om betaling voor verschillende diensten, zie ook het antwoord op vraag 10. Hoeveel men uiteindelijk betaalt voor de inzameling van zijn huisvuil is afhankelijk van de

[1] http://www.schuttevaer.nl/nieuws/varend-bestaan/nid20835-ccr-acht-huisvuilklacht-asv-niet-ontvankelijk.html

manier waarop de gemeente zijn afvalstoffenheffing heeft vormgegeven (vast bedrag per huishouden of naar hoeveelheid afval), en of men wel of niet gekozen heeft voor een huisvuilabonnement. Bij dit laatste heeft men ook nog de keuze tussen een klein, middel of groot abonnement, naar gelang de behoefte.

Vraag 12
Wat is de reden dat u het huisvuil op een schip onder bedrijfsafval schaart?

Antwoord 12
Het CDNI heeft huisvuil gedefinieerd als «overig scheepsbedrijfsafval». Ik heb mij daaraan te houden bij de implementatie van het verdrag.
Overigens wil ik opmerken dat in de Nederlandse milieuwetgeving alle afval van ondernemingen aangemerkt wordt als bedrijfsafval, ook als dit naar zijn aard te vergelijken is met huishoudelijk afval (zoals bijvoorbeeld bij kantoren). Het CDNI maakt op dit punt dus dezelfde keuze als de Nederlandse wetgever.

Vraag 13
Deelt u de mening dat wanneer hier sprake is van bedrijfsafval, de aanschaf van de producten die tot afval geleid hebben ook onder bedrijfskosten valt en daarmee de btw aftrekbaar dient te zijn als voorbelasting en de kosten aftrekbaar van de winst? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13
Een binnenvaartschipper die kwalificeert als btw-ondernemer heeft recht op aftrek van voorbelasting als hij de door hem aangeschafte goederen en diensten gebruikt voor met btw belaste handelingen. Dit volgt uit de Europese BTW-Richtlijn en de Wet op de omzetbelasting 1968. De kwalificatie «bedrijfsafval» is voor het bepalen van de omvang van het recht op aftrek van voorbelasting irrelevant.
Een binnenvaartschipper die kwalificeert als ondernemer voor de inkomstenbelasting of vennootschapsbelasting, kan kosten in aftrek brengen die drukken op de baten die hij realiseert met het drijven van de onderneming. Of de in de vraag genoemde kosten kwalificeren als dergelijke kosten, is afhankelijk van de feiten en omstandigheden. Wellicht ten overvloede wijs ik er in dit kader op dat voor de schipper zelf of een belangenvereniging de mogelijkheid openstaat om over de uitwerking in een concrete casus met de Belastingdienst in overleg te treden. De kwalificatie van huisafval als «bedrijfsafval» onder het Scheepafvalstoffenverdrag is bij die beoordeling in ieder geval niet doorslaggevend.